

DOI 10.15826/qr.2018.3.327
УДК 338.47(571)(09)+656.2(09)+656.6(09)

**В ПОИСКАХ «ВЫХОДА ИЗ ТУПИКА»:
ТРАНССИБИРСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ
КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX в.***

Михаил Агапов

Тюменский научный центр СО РАН,
Тюменский государственный университет,
Тюмень, Россия

**LOOKING FOR A WAY OUT:
TRANS-SIBERIAN TRANSPORTATION PROJECTS
AT THE TURN OF THE 20th CENTURY****

Mikhail Agapov

Tyumen Scientific Centre SB RAS,
Tyumen State University,
Tyumen, Russia

Referring to a large number of journalistic works of the turn of the 20th century that reflect the views of different business, political, and social groups, the author analyses the narrative strategies underlying the representation of both implemented and hypothetical Trans-Siberian transportation projects. The article aims to explicate the cultural attitudes and political goals of the authors of the transportation projects which formed their strategies of mental appropriation of territories. The author singles out and analyses three aspects related

* Работа выполнена в рамках государственного задания Минобрнауки РФ № 33.2257.2017/ПЧ на тему «Российские гавани Трансарктической магистрали: пространства и общества арктического побережья России накануне новой эпохи развития Северного морского пути».

** Citation: Agapov, M. (2018). Looking for a Way out: Trans-Siberian Transportation Projects at the Turn of the 20th Century. In *Quaestio Rossica*, Vol. 6, № 3, p. 771–783. DOI 10.15826/qr.2018.3.327.

Цитирование: Агапов М. Looking for a Way out: Trans-Siberian Transportation Projects at the Turn of the 20th Century // *Quaestio Rossica*. Vol. 6. 2018. № 3. P. 771–783. DOI 10.15826/qr.2018.3.327 / Агапов М. В поисках «выхода из тупика»: транссибирские транспортные проекты конца XIX – начала XX в. // *Quaestio Rossica*. Т. 6. 2018. № 3. С. 771–783. DOI 10.15826/qr.2018.3.327.

to the perception of Siberian space: imperial, regional, and transnational. According to the first aspect, Siberian space was regarded as an enormous geopolitical bridge meant to connect the centre of the country with remote Russian territories (the Far East) and Russia's spheres of influence (Manchuria, Northeast China). This approach was implemented when the Great Siberian Railway was built and came to represent a horizontal distribution of power, connecting the imperial centre and the periphery. The regional idea of Siberia was a metaphor of its closedness: this was not induced by its nature but rather by artificial economic reasons. The Russian government favoured the export of Siberian butter but not that of grain. The Great Siberian Railway was thus regarded as a means of improving foreign trade. However, this route for Siberian grain was closed following the introduction of the Chelyabinsk railway tariff in 1896. Under such circumstances, Siberians had to resort to the idea of the 1860s–1870s of organising a transit trade route from Siberia to Europe. At the turn of the 20th century, there appeared two approaches to how this could be fulfilled: by joining the basins of Siberian and Central Russian rivers (Siberian River Routes) or establishing a connection between these rivers by means of the Kara Sea (Northern Sea Route). According to the third – transnational – aspect, all three routes were regarded as elements of global transit routes to be established. Following the 1904–1905 Russo-Japanese War, the Russian authorities considered it a national communication system which was not only of economic but also of military and strategic importance. On the eve of World War I, the idea of the Northern Sea Route as an international route was replaced by the idea of it as a “natural monopoly” of the Russian state.

Keywords: geographic imagination; transport routes; Trans-Siberian Railway; Siberian River Routes; Northern Sea Route.

На основе широкого круга публицистических работ конца XIX – начала XX в., отображающих взгляды различных деловых, политических и общественных групп, анализируются нарративные стратегии репрезентации как реализованных, так и оставшихся на бумаге транссибирских транспортных проектов данного периода. Целью исследования является экспликация культурных установок и политических устремлений авторов транспортных проектов, лежащих в основе их стратегий ментального присвоения территории. Выделяются и анализируются три аспекта восприятия сибирского пространства: имперский, областнический и транснациональный. В первом сибирское пространство виделось как гигантский геополитический мост, предназначенный соединить центр с удаленными от него российскими территориями (Дальний Восток) и сферами влияния (Маньчжурия, Северо-Восточный Китай). Этот подход был реализован благодаря строительству Великой Сибирской железнодорожной магистрали, своеобразной «горизонтали власти», связавшей имперский центр и окраины. Центральной метафорой областнического воображения Сибири было представление о «закрытости» последней, вызванной не столько естественными, сколько искусственно созданными экономическими причинами. Российское правительство способствовало сбыту сибирского масла, но не поощряло хлебный

экспорт. Надежды на подъем внешней торговли Сибири связывались в первую очередь с Великим Сибирским железнодорожным путем. Однако с введением в 1896 г. Челябинского тарифного перелома этот путь для сибирского хлеба был фактически закрыт. В этих условиях сибирские производители вернулись к идее 1860–1870-х гг. о транзитном торговом пути из Сибири в Европу. На рубеже XIX–XX вв. обозначились два основных подхода к его созданию: соединение бассейнов сибирских и центрально-российских рек (Великий Сибирский речной путь) vs установление сообщения этих рек через Карское море (Северный морской путь). В третьем, транснациональном аспекте, все три названных пути воспринимались как элементы будущих глобальных транзитных сетей. После Русско-японской войны 1904–1905 гг. российские правящие круги все чаще видели в нем национальную коммуникационную систему, имевшую не только экономическое, но и военно-стратегическое значение. Накануне Первой мировой войны характерное для конца XIX в. представление о Северном морском пути как международной магистрали сменилось представлением о нем как о своего рода «естественной монополии» российского государства.

Ключевые слова: новая пространственная история; географическое воображение; пути сообщения; Транссибирская железнодорожная магистраль; Великий Сибирский речной путь; Северный морской путь.

Главными сибирскими товарами на рубеже XIX–XX вв. были масло и хлеб [Суходолов]. Сибирский хлеб получил широкую известность в центральных губерниях России в связи с разразившимся там в начале 1890-х гг. голодом. Тогда хлебные поставки из Сибири стали одним из средств спасения голодающих и одновременно эффективным способом обогащения сибирских предпринимателей [Носова, с. 50]. Однако, в отличие от экспорта масла [Мурашкинцев; Кулибина], экспорт сибирского хлеба государство не поощряло. Исходя из интересов хлебопроизводителей центральных районов страны, в 1896 г. правительство установило знаменитый Челябинский тарифный перелом, сделавший вывоз хлеба из Сибири крайне невыгодным [Лоскутов, с. 178], что вызвало всплеск альтернативных транспортно-логистических проектов вывоза сибирских товаров.

В историографии эти проекты рассмотрены преимущественно с точки зрения их экономического значения [Агеев; Беляева; Старцев; Goncharov и др.]. Ряд работ посвящен истории отдельных видов путей сообщения Сибири [Armstrong; Krypton; Пинхенсон; Большаков; Шенк, Корандей и др.] и конкретных, в том числе оставшихся нереализованными, транспортных проектов [Шиловский; Дудников, Космин, Ламин]. В фокусе статьи находятся не столько сами транспортные проекты, сколько нарративные стратегии их репрезентации, тесно связанные с «географическим воображением» разнообразных социальных групп и индивидуумов. С этой точки зрения для нас особенно важны исследования, анализирующие общественное мнение

относительно вопроса о развитии транспортной инфраструктуры региона [Преображенский; Шиловский; Ремнев; Гончаров, 2010]. Целью является прояснение культурных установок и политических устремлений авторов проектов, лежащих в основе их стратегий ментального присвоения территории. Анализ соответствующих нарративов выполнен в русле «новой пространственной истории» [Baron; Барон; Space, place, and Power in Modern Russia].

В конце XIX в. надежды на подъем внешней торговли Сибири связывались с развитием железнодорожных путей сообщения, и в первую очередь со строительством Транссибирской магистрали – Великого Сибирского пути. Однако очень скоро стало понятно, что проведение Транссиба было подчинено решению не сибирских, но имперских геополитических задач. Один из инициаторов строительства Сибирской железной дороги полковник Н. А. Волошинов прямо заявлял: «цель великой непрерывной дороги через всю Сибирь состоит не в том, чтобы развить хлебопашество на юге [Сибири] или поднять золотопромышленность на Севере [Сибири], а в том, чтобы уничтожить неблагоприятное влияние громадных расстояний, чтобы сжать всю эту длинную и узкую полосу, чтобы приблизить Тихий океан к Европейской России» [Волошинов, с. 20].

Уже в 1890-е гг. были высказаны первые сомнения в значимости Транссиба для экспорта ведущих сибирских товаров. Автор проекта Обской железной дороги промышленник А. Д. Голохвастов отмечал, что Транссиб «не даст выхода этому хлебу за пределы Сибири, так как немыслимо отправлять хлеб по железным дорогам на большие расстояния» [Голохвастов, 1891, с. 1]. Без специальных протекционистских мер (как это было, например, в случае с сибирским маслом) «дешевые и громоздкие» продукты, такие как зерно, мука, лес и др., то есть «продукты, обладающие малой ценностью на единицу веса», не выдерживали тяжести железнодорожных тарифов [Байкалов, с. 17]. В этих условиях сибирские производители вернулись к идее 1860–1870-х гг. о «транзитном торговом пути из Сибири в Европу», под которым подразумевались поставки местных товаров на европейские рынки через или в обход Центральной России. Только на таком пути представлялось возможным, с одной стороны, наладить «правильную» внешнюю торговлю Сибири, а с другой – избежать торговых войн с товаропроизводителями Центральной России [Борисов, с. 47–48].

Где именно мог бы пройти транзитный торговый путь? Многим казалось, что «природа, наделив Сибирь богатейшей системой рек, прямо указывает морской путь как самый удобный и экономически самый выгодный для ее сношений с Европой» [Виггинс, с. 17]. Однако устья Оби и Енисея были «запечатаны» льдами Карского моря, считавшимися непроходимыми, а их бассейны не соединялись друг с другом [Шперк, с. 2]. Помимо европейского направления, рассматривались и другие варианты. Иркутский золотопромышленник, исследователь, спонсор экспедиции А. Э. Норденшельда по Северо-

Восточному проходу А. М. Сибиряков предлагал обратиться со всем вниманием к Амуру [Сибиряков, с. 13]. В дальнейшем, впрочем, приоритет был закреплен за рынками Европы. Объясняя этот выбор, красноярский журналист А. В. Байкалов писал: «Восточные рынки, на которые могло бы отправляться наше сырье, во-первых, незначительны, а во-вторых, они, как Северная Америка или Китай, сами являются производителями сырья» [Байкалов, с. 17].

На рубеже XIX–XX вв. обозначилось два основных подхода к созданию транзитного торгового пути из Сибири в Европу: сторонники первого предлагали различные варианты соединения посредством каналов и/или рельсовых путей бассейнов сибирских рек с речными системами Печоры, Северной Двины, Волхова, Ладоги и Невы, дабы обеспечить таким образом доставку сибирских товаров в балтийские порты; сторонники второго предлагали установить сообщение этих рек через Карское море.

Открытие транзитного торгового пути из Сибири в Европу состоялось в середине 1870-х гг. благодаря энтузиазму и инвестициям сибирских промышленников М. К. Сидорова, А. М. Сибирякова и др., с одной стороны, и мастерству английского капитана Д. Виггинса и шведского полярного исследователя А. Норденшельда – с другой. По первоначальному замыслу М. К. Сидорова, морской путь должен был стать каналом экспорта сибирских товаров, но вследствие того, что российские моряки долго не решались ходить этим путем, он был занят английскими, немецкими и норвежскими коммерсантами, использовавшими его прежде всего для импорта в Сибирь своих товаров. В 1877 г. российское правительство удовлетворило первые ходатайства иностранных купцов и сибирских деловых кругов о «дозволении беспошлинного привоза» ряда товаров в Сибирь через Ледовитый океан [Мурашкинцев, с. 5]. В 1888 г. режим порто-франко в устьях Оби и Енисея был установлен уже на основе специального положения Комитета министров [Беляева, с. 5, 6]. К началу нового века на Оби налачился «обратный» экспорт сибирского хлеба, на Енисее возникло лесное и пароходное дело с целью доставки леса и другого сырья к устью реки для вывоза его в Европу [Востротин, 1905, с. 352; Гончаров, 2012, с. 348].

Дополнительный импульс к развитию перевозок Северным морским путем дало строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. Идея доставки в Сибирь необходимых комплектующих через Ледовитый океан на некоторое время овладела умами чиновников Министерства путей сообщения [Саблер, Сосновский, с. 386–387]. Сторонники концепции транзитного торгового пути призывали рассматривать морское сообщение с Сибирью с точки зрения более широкой перспективы. В развернутом виде этот подход был изложен вице-адмиралом С. О. Макаровым: «Морской путь есть совершенно независимое средство для вывоза хлеба, а чем большим числом независимых средств располагает страна, тем ровнее держатся цены и тем солиднее стоит земледелие» [Макаров, с. 17–18]. Однако о таком

положении дел еще и в начале нового века можно было лишь мечтать. Серьезными препятствиями для прохождения кораблей являлись сложная ледовая обстановка и отсутствие на сибирском побережье оборудованных для перегрузок портов, а также судов для транспорта грузов вверх по рекам, что увеличивало риск торговых экспедиций и ослабляло пыл коммерсантов [Гулишамбаров, с. 64].

Не менее значительной препоной для развития морской торговли была позиция части «сибирского и его старшего брата – российско-нижегородского купечества», боявшегося ослабления своей роли монополиста сибирского рынка бытовых товаров [Турбин, с. 26]. Как часто бывает в подобных случаях, коммерческий интерес рядился в патриотические одежды. В 1898 г. режим порто-франко в устьях сибирских рек был отменен. По оценке близкого областникам енисейского золотопромышленника С. В. Востротина, «уничтожение беспошлинного ввоза иностранных товаров... убило торговые сношения через Карское море» [Востротин, 1905, с. 358, 359].

В 1894 г. А. М. Сибиряков писал: «В Европейской России водные пути известны; такая артерия как Волга с ее системами водяных сообщений едва ли может быть сравнима с какою-либо железною дорогою в России. Сибирь также богата своими водными путями... стало быть, естественно предполагать, что наша задача состоит в том, чтобы ими пользоваться как должно» [Сибиряков, с. 10–11]. В словах А. М. Сибирякова трудно не заметить противопоставления железнодорожных и водных путей сообщения. В действительности к началу XX в. из двух реально существовавших водных путей – по системе Туры, Иртыша, Тобола и Оби, с одной стороны, и Енисея и Ангары, с другой – лишь первый достиг «известной степени оживления» [Турбин, с. 34]. Интерес к водному транспорту, понизившийся в конце XIX в. вследствие железнодорожного строительства, вновь возрос в начале нового столетия, когда стало очевидно, что по одному лишь рельсовому пути сибирскому хлебу на рынки центральных губерний не пробиться. Наиболее рентабельными средствами его вывоза были признаны водно-железнодорожные (смешанные) перевозки [Носова, с. 50].

Проектировщики транссибирского пути, считавшие плавание по Северному морскому пути невозможным или слишком рискованным, ратовали за развитие альтернативного ему Великого Сибирского речного пути. Под этим названием выдвигалось множество планов строительства каналов, дорог, в том числе железных, необходимых для соединения различных бассейнов рек [Борисов; Житков, с. 79–82]. В 1882 г. правительство выдвинуло грандиозный проект соединения трех крупнейших водных бассейнов страны: Енисейского, Обь-Иртышского и Камско-Волжского [Чубинский, с. 53] посредством Обь-Енисейского (Кеть-Кассимского) канала [Реки Сибири и России, с. 10–11]. В первой половине 1880-х гг. был выдвинут целый ряд частных проектов, ставивших целью обеспечение транзита сибирских товаров в обход Карского моря [Левитов, с. 13]. А. М. Сибиряков попытался установить связь

Сибири с Европой «по сю сторону Новой Земли», начиная с Хайпудырской губы, посредством разведанного им нового пути, названного Сибиряковским трактом [Там же, с. 20]. Деятельный иркутский промышленник надеялся получить в конечном итоге «водный путь, идущий от озера Байкала до Урала и оттуда, через... перевал... до Белого моря или устья Печоры» [Сибиряков, с. 12].

Последнее слово в выборе того или иного маршрута экспорта товаров оставалось за коммерсантами. Они фактически проигнорировали такие крупные транспортные проекты, как Обь-Енисейский канал, Сибиряковский тракт и некоторые другие. Успешная навигация 1896–1897 гг., когда все суда благополучно прошли Карское море, укрепила доверие деловых кругов к Северному морскому пути. Склонявшиеся в начале 1890-х гг. к тому, чтобы поддержать проект соединения рельсовым путем бассейнов Оби и Северной Двины, сибирские купцы отказались от него и выступили за продление сроков привилегий для беспошлинного ввоза иностранных товаров, дабы привлечь к устьям рек иностранные суда, посредством которых сибирские товары вывозились в Европу «обратным грузом» [Енисеец, с. 18].

Русско-японская война 1904–1905 гг. вызвала новый всплеск интереса к транссибирским путям сообщения. Созданная в 1904 г. комиссия Императорского общества судоходства под председательством известного исследователя Карского моря полковника А. И. Вилькицкого предложила план комплексного исследования северо-восточного прохода. В марте 1905 г. на особом правительственном совещании впервые было принято решение об «установлении правильного сообщения через Карское море». В условиях тяжелого военного положения правительство было готово использовать любой шанс для преодоления транспортного кризиса [Гончаров, 2014, с. 88]. В августе 1905 г. караван из 22 транспортных судов под командованием военного гидрографа, исследователя Арктики И. С. Сергеева благополучно прошел маршрут от Мурманска до Енисейска, доказав тем самым эффективность морских поставок за Урал [Пинхенсон, с. 380–381].

Стремительное развитие колонизации Сибири, рост сибирского производительного хозяйства и, не в последнюю очередь, опыт Русско-японской войны требовали скорейшего преодоления сибирской изоляции. На состоявшемся в 1906 г. в Иркутске Особом совещании о путях сообщения в Сибири был выдвинут старый проект единой водной сибирской магистрали от Урала до Тихого океана с последующим соединением с речной сетью Европейской России. Предполагалось, что такая магистраль может быть построена к 1920 г. В то же время местные предприниматели выступали за восстановление регулярного торгового мореплавания из Сибири в Европу по Карскому морю [Байкалов, с. 2]. На протяжении всех 1910-х гг. между сторонниками «морского» и «речного» подходов шла острая борьба. К концу десятилетия соперничество двух подходов было в значительной степени преодолено. Нормативным стало представление о том, что Северный

морской путь и речные пути, по крайней мере Оби и Енисея, представляют собой две части одной магистрали [Подшивалов, с. 26–31].

В это же время российское правительство взяло курс на закрепление позиций России в Арктике [Тулупов, с. 16], в связи с чем под эгидой Морского министерства был разработан обширный проект освоения трассы Северного морского пути [Тышлаков, с. 595]. Накануне Первой мировой войны российским правительством были предприняты серьезные усилия «по организации регулярных рейсов под русским флагом в устье Оби и Енисея» [Вихман, с. 23]. Правительственные меры в сочетании с новым подъемом частной инициативы по освоению Северного морского пути должны были, как ожидалось, «открыть наконец тугую пробку, запиравшую наш Север» [Байкалов, с. 2].

Рассмотренные транспортные проекты проистекали из разных ракурсов восприятия сибирского пространства. В первом из них, *имперском*, сибирское пространство виделось как гигантский геополитический мост, предназначенный соединить центр с удаленными от него российскими территориями (Дальний Восток) и сферами влияния (Маньчжурия и Северо-Восточный Китай). Этот подход был реализован благодаря постройке Великой Сибирской железнодорожной магистрали, своеобразной «горизонтальной власти», связавшей имперский центр и окраины. Согласно противоположной, *областнической* точке зрения, новые транспортные системы в первую очередь должны были служить интересам региона. Наконец, с третьей, *транснациональной* позиции сибирские пути сообщения воспринимались как элементы будущих глобальных транзитных сетей.

Представление о «закрытости» Сибири, вызванной, как утверждали сибирские деятели, не столько естественными, сколько экономическими причинами, было центральной метафорой областнического воображения. Если имперский проект Великой Сибирской железной дороги был нацелен на «стягивание» расползающегося пространства, то региональные инициативы по обустройству новых путей сообщения были направлены на расширение сибирской ойкумены. В то время как Сибирская железная дорога была призвана укрепить имперские пределы, транспортные проекты сибирских деятелей были ориентированы на выход за них, что нашло свое выражение в идее транзитного торгового пути из Сибири в Европу.

Современники отмечали *транснациональное значение* всех транссибирских путей сообщения, однако в первую очередь и прочнее всего оно связывалось с Северным морским путем. Вместе с тем после Русско-японской войны 1904–1905 гг. российские правящие круги все чаще видели в нем национальную коммуникационную систему, имевшую не только экономическое, но и военно-стратегическое значение. Накануне Первой мировой войны характерное для конца XIX в. представление о Северном морском пути как международной магистрали сменилось представлением о нем как о своего рода «естественной монополии» российского государства.

Список литературы

Агеев И. А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестн. Томск. гос. ун-та. Сер. История. 2010. № 3. С. 22–26.

Байкалов А. В. Северный морской путь к устьям р. р. Оби и Енисея. Красноярск : Вост.-Сиб. общ-во сельского хозяйства, промышленности и торговли, 1913. 24 с.

Барон Н. Власть и пространство : Автономная Карелия в Советском государстве. 1920–1939. М. : Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина» ; РОССПЭН, 2011. 398 с.

Беляева Н. А. Порто-франко в устьях сибирских рек в конце XIX – начале XX столетия // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. № 1 (17). С. 5–9.

Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири : XIX век. Новосибирск : Наука, 1991. 145 с.

Борисов А. А. Великий Северовосточный морской путь. Великий речной путь из Сибири в Европу. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1910. 52 с.

Виггинс Д. Морской путь в Сибирь Карским морем 1874–1894. СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1895. 18 с.

Вихман А. М. Изыскания порта в устье реки Енисея 1916 года. Красноярск : Енисей. губерн. тип., 1919. 199 с.

Волошинов Н. А. Сибирская железная дорога. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1890. 31 с.

Востротин С. В. Наши водные пути в Сибири : Северный морской торговый путь. Обь-Енисейский канал и внутренний водный транзитный путь. СПб. : Тип. Альтшулера, 1906. 74 с.

Востротин С. Северный морской торговый путь // Сибирские вопросы. 1905. № 1. С. 338–361.

Голохвастов А. Д. Транзитные торговые пути из Сибири в Европу. СПб. : Коммерческая скоропечатня Евгения Тиля, 1891. 25 с.

Гончаров А. Е. К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестн. Красноярск. гос. пед. ун-та. 2012. № 2. С. 344–350.

Гончаров А. Е. Северный морской путь и Русско-японская война 1904–1905 гг. // Сибирь в войнах начала XX века : материалы Сиб. ист. форума. Красноярск, 3–6 декабря 2013 г. Красноярск : Резонанс, 2014. С. 86–91.

Гончаров А. Е. Сибирские предприниматели и Северный морской путь // Сибирский субэтнос: культура, традиции, ментальность : материалы VI Всерос. науч.-практ. интернет-конф. Красноярск : Резонанс, 2010. С. 42–50.

Гулишамбаров С. И. Торговля, промышленность и пути сообщения в Сибири. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1893. 78 с.

Дудников Е. Е., Космин В. В. Нереализованные транспортные проекты на Севере России: незамерзающий морской порт Индига, Средне-Ленский промышленный комплекс, Ленско-Камчатская железнодорожная магистраль. М. : URSS ЛЕНАНД, 2014. 105 с.

Енисеец. Северный морской путь. СПб. : Типолит. Б. М. Вольфа, 1898. 40 с.

Житков С. М. Проекты соединения водных путей России. СПб. : Губ. тип., 1908. 89 с.

Корандей Ф. С. Сибирский шкаф с английскими травелогами: история тюменских британцев эпохи открытия Северного морского пути и нарративы трансимперской глобализации, 1859–1925 // Ab Imperio. 2017. № 3. С. 27–76.

Кулибина Н. В. Внешняя торговля России маслом в связи с пересмотром торговых договоров. Пг. : Тип. рос. период. изданий М-ва финансов, 1915. 40 с.

Ламин В. А. Рецидив первоначальных путей сообщения // Траектории проектов в высоких широтах. Новосибирск : Наука, 2011. С. 107–120.

Левитов И. С. Сибиряковский тракт на Север. Екатеринбург : Тип. «Екатеринбург. недели», 1887. 36 с.

Лоскутов С. А. Ворота в Сибирь // Евразийский журнал региональных и политических исследований. 2003. Т. 10. № 2 (3). С. 173–182.

Макаров С. О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С. Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1898. 81 с.

Мурашкинцев А. А. О производстве и сбыте экспортного масла в Западной Сибири. СПб. : Типолит. и переплетная Ю. А. Мансфельд, 1902. 59 с.

Мурашкинцев А. А. Северный торговый путь и ходатайства сибирских городов. СПб. : Ред. «Торгово-пром. газ.», 1898. 20 с.

Носова Е. А. Голод 1891–1892 гг. в России и зерновой рынок Западной Сибири // Изв. Алтай. гос. ун-та. 2007. № 4. Т. 1. С. 48–53.

Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. М. : Морской транспорт, 1962. 766 с.

Подшивалов П. Д. По северному пути – через Карское море, из Сибири в Европу и обратно. Омск : Тип. М. Н. Чиркина, 1915. 37 с.

Преображенский А. А. Буржуазия Енисейской губернии о торговле по северному морскому пути в конце XIX – начале XX века // Археографический ежегодник за 1961 год. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1962. С. 439–452.

Реки Сибири и России и Сибирская железная дорога. Казань : Тип. В. М. Ключникова, 1884. 42 с.

Ремнев А. В. Колония или окраина? Сибирь в имперском дискурсе XIX века // Российская империя: стратегии стабилизации и опыты обновления. Воронеж : Воронеж. гос. ун-т, 2004. С. 112–146.

Саблер С. В., Сосновский И. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб. : Гос. тип., 1903. 472 с.

Сибиряков А. М. К вопросу о внешних рынках Сибири. Тобольск : Губ. тип., 1894. 26 с.

Старцев А. В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.). Барнаул : Изд-во Алтай. гос. ун-та, 2002. 308 с.

Суходолов А. П. Внешнеэкономическая и внешнеторговая деятельность Сибири в дореволюционный период // Историко-экономические исследования. Т. 9. 2008. № 1. С. 107–127.

Ташлыков С. Л. Деятельность гидрографической службы российского императорского флота по освоению Арктики // Вестн. Мурманск. гос. тех. ун-та. Т. 17. 2014. № 3. С. 588–597.

Тулунов Д. С. Арктическая политика России, Норвегии и Дании в конце XX – начале XXI века. СПб. : Изд-во СПбГУ, 2014. 163 с.

Турбин В. Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб. : Тип. «Сев. телеграф. агентства», 1891. 38 с.

Чубинский П. Непрерывный водный путь от С.-Петербурга до озера Байкал // Русское судоходство. 1906. № 5. С. 39–73.

Шенк Ф. Б. Поезд в современность : Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М. : Новое лит. обозрение, 2016. 584 с.

Шиловский М. В. Отношение сибирских областников к развитию транспортных коммуникаций между Сибирью и Европейской Россией в конце XIX – начале XX в. // Россия и социально-экономическое развитие Сибири. Тюмень : Тюмен. ун-т, 1982. Вып. 1. С. 45–46.

Шиловский М. В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестн. Нижневартоск. гос. ун-та. 2008. № 3. С. 8–13.

Шперк Ф. Ф. Реки как пути сообщения : Пароходство на реках Сибири. СПб. : Паровая скоропечатня А. Пороховщикова, 1895. 26 с.

Armstrong T. The Northern Sea Route : Soviet Exploitation of the North East Passage. L. : Cambridge Univ. Press, 1952. 186 p.

Baron N. New Spatial Histories of 20th-century Russia and the Soviet Union : Exploring the Terrain // Kritika : Explorations in Russian and Eurasian History. 2008. № 9/2. P. 433–447.

Goncharov A. E. The Trans-Siberian Railway and the Northern Sea Route // Журн. Сибир. федер. ун-та. Сер. Гуманитарные науки. Т. 6. 2013. № 1. С. 31–42.

Krypton C. The Northern Sea Route, its Place in Russian Economic History before 1917. N. Y. : Methuen, 1953. 194 p.

Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History / ed. by M. Bassin, C. Ely, M. K. Stockdale. DeKalb : North. Illinois Univ. Press, 2010. 250 p.

References

- Ageev, I. A. (2010). Ob'-Eniseiskii kanal v transportnoi sisteme Sibiri (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.) [The Ob-Yenisei Canal in the Transport System of Siberia (Second Half of the 19th – Early 20th Centuries)]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta, Seriya Istoriya*. No. 3, pp. 22–26.
- Armstrong, T. (1952). *The Northern Sea Route: Soviet Exploitation of the North East Passage*. L., Cambridge Univ. Press. 186 p.
- Baikalov, A. V. (1913). *Severnyi morskoi put' k ust'yam r. r. Obi i Eniseya* [The Northern Sea Route to the Mouths of the Ob and the Yenisei]. Krasnoyarsk, Vostochno-Sibirskoe obshchestvo sel'skogo khozyaistva, promyshlennosti i torgovli. 24 p.
- Baron, N. (2008). New Spatial Histories of 20th-Century Russia and the Soviet Union: Exploring the Terrain. In *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*. No. 9/2, pp. 433–447.
- Baron, N. *Vlast' i prostranstvo. Avtonomnaya Kareliya v Sovetskom gosudarstve. 1920–1939* [Power and Space. Autonomous Karelia in the Soviet State. 1920–1939]. Moscow, Fond “Prezidentskii tsentr B. N. El'tsina”, ROSSPEN. 398 p.
- Bassin, M., Ely, C., Stockdale, M. K. (Eds.). (2010). *Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History*. DeKalb, Northern Illinois Univ. Press. 250 p.
- Belyaeva, N. A. (2012). Porto-franko v ust'yakh sibirskikh rek v kontse XIX – nachale XX stoletiya [Free Trade Zones in the Mouths of the Siberian Rivers in the Late 19th – Early 20th Centuries]. In *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. No. 1 (17), pp. 5–9.
- Bol'shakov, V. N. (1991). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri. XIX vek* [Essays on the History of River Transportation in Siberia. 19th Century]. Novosibirsk, Nauka. 145 p.
- Borisov, A. A. (1910). *Velikii Severovostochnyi morskoi put'. Velikii rechnoi put' iz Sibiri v Evropu* [The Northern Sea Route. The Great Waterway from Siberia to Europe]. St Petersburg, Tipografiya A. S. Suvorina. 52 p.
- Chubinskii, P. (1906). *Nepreryvnyi vodnyi put' ot S.-Peterburga do ozera Baikal* [An Uninterrupted Waterway from St Petersburg to Lake Baikal]. In *Russkoe sudokhodstvo*. No. 5, pp. 39–73.
- Dudnikov, E. E., Kosmin, V. V. (2014). *Nerealizovannye transportnye proekty na Severe Rossii: nezamerzayushchii morskoi port Indiga, Sredne-Lenskii promyshlennyi kompleks, Lensko-Kamchatskaya zheleznodorozhnaya magistral'* [Unrealised Transportation Projects in the Russian North: The Non-Freezing Seaport Indiga, the Middle-Lensky Industrial Complex, the Lena-Kamchatka Mainline Railway]. Moscow, URSS LENAND. 105 p.
- Eniseets. (1898). *Severnyi morskoi put'* [The Northern Sea Route]. St Petersburg, Tipolitografiya B. M. Vol'fa. 40 p.
- Golokhvastov, A. D. (1891). *Tranzitnye torgovye puti iz Sibiri v Evropu* [Transit Trade Routes from Siberia to Europe]. St Petersburg, Kommercheskaya skoropechatnya Evgeniya Tilya. 25 p.
- Goncharov, A. E. (2010). Sibirskie predprinimateli i Severnyi morskoi put' [Siberian Entrepreneurs and the Northern Sea Route]. In *Sibirskii subetnos: kul'tura, traditsii, mental'nost'. Materialy VI Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi internet-konferentsii*. Krasnoyarsk, Rezonans, pp. 42–50.
- Goncharov, A. E. (2012). K voprosu o nachale anglo-russkoi torgovli po Severnomu morskому puti vo vtoroi polovine XIX v. [On the Beginning of English-Russian Trade via the Northern Sea Route in the Late 19th Century]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. No. 2, pp. 344–350.
- Goncharov, A. E. (2013). The Trans-Siberian Railway and the Northern Sea Route. In *Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Seriya Gumanitarnye nauki*. Vol. 6. No. 1, pp. 31–42.
- Goncharov, A. E. (2014). Severnyi morskoi put' i Russko-yaponskaya voina 1904–1905 gg. [The Northern Sea Route and the 1904–1905 Russo-Japanese War]. In *Sibir' v voinakh nachala XX veka. Materialy Sibirskogo istoricheskogo foruma, Krasnoyarsk, 3–6 dekabrya 2013 g.*, Krasnoyarsk, Rezonans, pp. 86–91.

Gulishambarov, S. I. (1893). *Torgovlya, promyshlennost' i puti soobshcheniya v Sibiri* [Trade, Industry, and Communications in Siberia]. St Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma. 78 p.

Korandei, F. S. (2017). Sibirskii shkaf s angliiskimi travelogami: istoriya tyumenskikh britantsev epokhi otkrytiya Severnogo morskogo puti i narrativy transimperskoi globalizatsii, 1859–1925 [A Siberian Bookcase with English Travelogues: A History of Tyumen Brits in the Age of the Discovery of the Northern Sea Route and Narratives of Trans-Imperial Globalisation, 1859–1925]. In *Ab Imperio*. No. 3. pp. 27–76.

Krypton, C. (1953). *The Northern Sea Route, Its Place in Russian Economic History before 1917*. N. Y., Methuen. 194 p.

Kulibina, N. V. (1915). *Vneshnyaya torgovlya Rossii maslom, v svyazi s peresmotrom torgovykh dogovorov* [Russian Foreign Trade in Butter in Connection with the Revision of Trade Treaties]. Petrograd, Tipografiya rossiiskikh periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov. 40 p.

Lamin, V. A. (2011). Retsidiv pervozdannyykh putei soobshcheniya [The Resumption of Primeval Communication Routes]. In *Traektorii proektov v vysokikh shirotakh*. Novosibirsk, Nauka, pp. 107–120.

Levitov, I. S. (1887). *Sibiryakovskii trakt na Sever* [Sibiryakov's Route to the North]. Yekaterinburg, Tipografiya "Yekaterinburgskoi nedeli". 36 p.

Loskutov, S. A. (2003). Vorota v Sibir' [The Gateway to Siberia]. In *Evraziiskii zhurnal regional'nykh i politicheskikh issledovaniy*. Vol. 10. No. 2 (3), pp. 173–182.

Makarov, S. O. (1898). *Otchet vitse-admirala Makarova ob osmotre im letom 1897 goda, po porucheniyu ministra finansov S. Yu. Vitte, morskogo puti na reki Ob' i Enisei* [The Report of Vice-Admiral Makarov on the Examination of the Sea Route to the Ob and Yenisei at the Request of Minister of Finance S. Yu. Witte in the Summer of 1897]. St Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma. 81 p.

Murashkintsev, A. A. (1898). *Severnyi torgovyi put' i khodataistva sibirskikh gorodov* [The Northern Trade Route and Petitions of Siberian Towns]. St Petersburg, Redaktsiya "Torgovo-promyshlennoi gazety". 20 p.

Murashkintsev, A. A. (1902). *O proizvodstve i sbyte eksportnogo masla v Zapadnoi Sibiri* [On Butter Production and Markets in Western Siberia]. St Petersburg, Tipolitografiya i perepletnaya Yu. A. Mansfel'd. 59 p.

Nosova, E. A. (2007). Golod 1891–1892 gg. v Rossii i zernovoi rynek Zapadnoi Sibiri [The Russian Famine of 1891–1892 and the Grain Market of Western Siberia]. In *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 4. Vol. 1, pp. 48–53.

Pinkhenson, D. M. (1962). *Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism]. Moscow, Morskoi transport. 766 p.

Podshivalov, P. D. (1915). *Po severnomu puti – cherez Karskoe more, iz Sibiri v Evropu i obratno* [On the Way to the North – through the Kara Sea from Siberia to Europe and Back]. Omsk, Tipografiya M. N. Chirkina. 37 p.

Preobrazhenskii, A. A. (1962). Burzhuaziya Eniseiskoi gubernii o torgovle po severnomu morskomu puti v kontse XIX – nachale XX veka [The Bourgeoisie of Yenisei Province on Trade along the Northern Sea Route in the Late 19th – Early 20th Centuries]. In *Arkheograficheskii ezhegodnik za 1961 god*. Moscow, Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR, pp. 439–452.

Reki Sibiri i Rossii i Sibirskaya zheleznaya doroga [Rivers of Siberia and Russia and the Siberian Railway]. (1884). Kazan, Tipografiya V. M. Klyuchnikova. 42 p.

Remnev, A. V., (2004). Koloniya ili okraina? Sibir' v imperskom diskurse XIX veka [A Colony or Periphery? Siberia in Imperial Discourse of the 19th Century]. In *Rossiiskaya imperiya: strategii stabilizatsii i opyty obnoveniya*. Voronezh, Voronezhskii gosudarstvennyi universitet, pp. 112–146.

Sabler, S. V., Sosnovskii, I. V. (1903). *Sibirskaya zheleznaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem* [The Siberian Railway in the Past and Present]. St Petersburg, Gosudarstvennaya tipografiya. 472 p.

Shenk, F. B. (2016). *Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog* [A Train to Modernity. Mobility and Social Space of Russia in the Age of Railways]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 584 p.

Shilovskii, M. V. (1982). Otnoshenie sibirskikh oblastnikov k razvitiyu transportnykh kommunikatsii mezhdru Sibir'yu i Evropeiskoi Rossiei v kontse XIX – nachale XX v. [Siberian Regionalist Views on the Development of Transportation Facilities between European Russia and Siberia in the Late 20th – Early 21st Centuries]. In *Rossiia i sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie Sibiri*. Tyumen, Tyumenskii universitet. Iss. 1, pp. 45–46.

Shilovskii, M. V. (2008). Transportnye proekty Aziatskoi Rossii do 1917 g. [Transportation Projects of Asian Russia before 1917]. In *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 3, pp. 8–13.

Shperk, F. F. (1895). *Reki kak puti soobshcheniya: Parokhodstvo na rekakh Sibiri* [Rivers as Means of Communication. Siberian Steam Navigation]. St Petersburg, Parovaya skoropechatnya A. Porokhovshchikova. 26 p.

Sibir'yakov, A. M. (1894). *K voprosu o vneshnikh rynkakh Sibiri* [On the Issue of Siberia's Export Markets]. Tobolsk, Gubernskaya tipografiya. 26 p.

Startsev, A. V. (2002). *Russkaya trgovlya v Mongolii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.)* [Russian Trade in Mongolia (Second Half of the 19th – Early 20th Centuries)]. Barnaul, Izdatel'stvo Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta. 308 p.

Sukhodolov, A. P. (2008). Vneshneekonomicheskaya i vneshnetorgovaya deyatel'nost' Sibiri v dorevolutsionnyi period [Foreign Economic and Trade Activity of Siberia before the Revolution]. In *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. Vol. 9. No. 1, pp. 107–127.

Tashlykov, S. L. (2014). Deyatel'nost' gidrograficheskoi sluzhby rossiiskogo imperatorskogo flota po osvoeniyu Arktiki [The Hydrographic Service of the Russian Imperial Navy and the Exploration of the Arctic]. In *Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*. Vol. 17. No. 3, pp. 588–597.

Tulupov, D. S. (2014). *Arkticheskaya politika Rossii, Norvegii i Danii v kontse XX – nachale XXI veka* [Russian, Norwegian, and Danish Arctic Policy in the Late 20th – Early 21st Centuries]. St Petersburg, Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta. 163 p.

Turbin, V. (1891). *Morskoi polyarnyi put' v Sibir' i ego znachenie dlya ekonomicheskogo i kul'turnogo razvitiya kraia* [The Northern Polar Sea Route towards Siberia and its Importance for the Economic and Cultural Development of the Region]. St Petersburg, Tipografiya “Severnogo telegrafnogo agentstva”. 38 p.

Viggins, D. (1895). *Morskoi put' v Sibir' Karskim morem 1874–1894* [The Sea Route to Siberia by the Kara Sea. 1874–1894]. St Petersburg, Tipografiya M. M. Stasyulevicha. 18 p.

Vikhman, A. M. (1919). *Izyskaniya porta v ust'e reki Eniseya 1916 goda* [The Establishment of a Port in the Mouth of the Yenisei]. Krasnoyarsk, Eniseiskaya gubernskaya tipografiya. 199 p.

Voloshinov, N. A. (1890). *Sibirskaya zheleznaya doroga* [The Siberian Railway]. St Petersburg, Tipografiya A. S. Suvorina. 31 p.

Vostrotin, S. (1905). Severnyi morskoi torgovyi put' [The Northern Sea Trade Route]. In *Sibirskie voprosy*. No. 1, pp. 338–361.

Vostrotin, S. V. (1906). *Nashi vodnye puti v Sibiri. Severnyi morskoi torgovyi put'. Ob'-Eniseiskii kanal i vnutrennii vodnyi tranzitnyi put'* [Our Waterways in Siberia. The Northern Sea Trade Route. The Ob-Yenisei Canal and Inland Transportation Waterways]. St Petersburg, Tipografiya Al'tshulera. 74 p.

Zhitkov, S. M. (1908). *Proekty soedineniya vodnykh putei Rossii* [Projects of Connecting Russian Waterways]. St Petersburg, Gubernskaya tipografiya. 89 p.